

**Tomasz Komornicki**

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania

Polska Akademia Nauk

e-mail: t.komorn@twarda.pan.pl

**ZMIANY W RUCHU PRZEZ POLSKĄ GRANICĘ WSCHODNIĄ  
W ROKU 2014 NA TLE SYTUACJI GEOPOLITYCZNEJ**

**Polish Eastern Border – 2014 traffic changes  
on the geopolitical situation background**

**Słowa kluczowe:** granica, ruch graniczny, Europa wschodnia, sytuacja geopolityczna

**Key words:** border, border traffic, Eastern Europe, geopolitical situation

**WSTĘP**

Polska pozostaje krajem tranzytowym w przewozach towarów, a także osób pomiędzy Europą Zachodnią a państwami powstałymi po rozpadzie byłego ZSRR. Rozkład przestrzenny ruchu granicznego jest uwarunkowany szeregiem czynników, w tym przede wszystkim: sytuacją geopolityczną, rozwojem infrastruktury drogowej (budowa nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych w Polsce) oraz koniunkturą ekonomiczną dla handlu przygranicznego.

Głównym celem niniejszego artykułu jest odniesienie zaistniałych zmian w natężeniu i strukturze ruchu granicznego do zmieniającej się sytuacji geopolitycznej. W tym kontekście opracowanie wpisuje się w tematykę geografii politycznej oraz w badania zmieniających się funkcji granic (porównaj m.in. Kałuski 1998, Komornicki 1999). Podjęto także próbę wyjaśnienia przesunięć potoków ruchu jakie miały miejsce w okresie ostatnich kilkunastu lat. Na potrzeby analizy przyjęto, że w roku 2010 wielkość i rozkład ruchu nie podlegały znaczącym zniekształceniom o podłożu geopolitycznym. Tym samym mogą być one przyjmowane jako bazywe odpowiadające równowadze społeczno-ekonomicznej (warunkującej wymianę handlową, ruch pracowników sezonowych oraz turystykę). W roku 2014 sytuacja ta uległa zmianie. Miało miejsce szereg wydarzeń o wymiarze geopolitycznym i makroekonomicznym, mogących znacząco wpłynąć na wielkość i kierunki ruchu. Należały do nich:

- działania wojenne na Ukrainie;

- aneksja Krymu przez Rosję (wcześniej występował ruch turystyczny z Polski na tym kierunku);
- wprowadzenie embarga na niektóre produkty z Unii Europejskiej, w tym na polskie płody rolne (istotna pozycja eksportu w latach wcześniejszych).

Przedstawione badania są wynikiem prac prowadzonych w ramach projektu pt. Monitoring zmian potencjałów ruchotwórczych oraz uwarunkowań rozkładu ruchu na sieci drogowej w transporcie ciężarowym w Polsce w latach 2005-2015. Projekt został sfinansowany ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji numer 2014/13/B/HS4/03351. Wykorzystano dane o ruchu na przejściach granicznych (gromadzone przez polską Straż Graniczną), a ponadto także wybrane wyniki Generalnych Pomiarów Ruchu z lat 2005 i 2010.

Poniżej kolejno omówiono uwarunkowania historyczne ruchu przez polską granicę wschodnią, rozkład ruchu osobowego, jego strukturę wg obywatelstwa oraz przewozy towarowe w transporcie drogowym. W podsumowaniu podjęto m.in. próbę prognozy dalszych zmian w natężeniu i kierunkach ruchu granicznego oraz ich konsekwencji dla rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce.

## **POLSKA GRANICA WSCHODNIA PO ROKU 1989**

Analizowany w niniejszym artykule, problem relacji transgranicznych ma szerszy wymiar poznawczy, z uwagi na specyfikę przemian w przenikalności polskiej granicy wschodniej. Zgodnie z literaturą przedmiotu od lat 50. ubiegłego wieku mówić możemy o rozprzestrzenianiu się „innowacji” przenikalnych granic państwowych z obszaru krajów Beneluxu w kierunku Europy Południowej, a po roku 1989 także Wschodniej (Komornicki 1999). Proces ten przejawiał się w stopniowym redukowaniu barier formalno-prawnych na granicach europejskich (począwszy od swobody przepływu towarów, poprzez ruch bezwizowy, aż po wprowadzenie w życie umowy z Schengen). Wzrost przenikalności granic wewnątrz obszaru integrującego się prowadzi jednak najczęściej do wzmocnienia funkcji granic zewnętrznych. Ten właśnie proces miał i nadal ma miejsce na granicach Unii Europejskiej, jakimi stały się m.in. polskie granice wschodnie. Po rozszerzeniu w 2004 r. gwałtownie wzrosła liczba i długość odcinków granicznych pomiędzy Unią Europejską i krajami trzecimi. Jednocześnie prawie całkowicie (poza Bałkanami) zniknęła strefa pośrednia jaką wcześniej przez 15 lat stanowiły stowarzyszone z UE państwa Europy Środkowej (w tym Polska). Proces ten skutkował polaryzacją europejskich systemów reżimów granicznych. Dominować zaczęły granice słabo sformalizowane (lub praktycznie nieistniejące) wewnątrz Unii oraz bardzo sformalizowane (z reguły z ruchem wizowym dla bezpośrednich sąsiadów) na jej rubieżach zewnętrznych. W efekcie polska granica wschodnia stała się jednym z nielicznych przykładów rubieży, na której w ciągu niespełna 20 lat doszło najpierw do spektakularnego otwarcia (wzrostu przenikalności) a potem do ponownego uszczelnienia (zwiększenia roli jako bariery formalno-prawnej).

W okresie istnienia Polski Ludowej (1945-1989) cała granica ze Związkiem Radzieckim odznaczała się bardzo niskim stopniem przenikalności. Stanowiła ona swego rodzaju „drugą żelazną kurtynę” odgradzającą państwa socjalistyczne Europy Środkowej od ich „Wielkiego Brata” (Komornicki, Miszczuk 2010). Ograniczenia w ruchu granicznym były nawet większe niż przy podróżach do Europy Zachodniej. W miejsce 63 szlaków kolejowych i drogowych przecinających w 1939 roku późniejszą granicę z ZSRR, na początku lat 80-tych XX wieku, Polskę Ludową łączyły ze Związkiem Radzieckim (granica długości 1310 km) zaledwie 2 drogowe przejścia graniczne oraz trzy ogólnodostępne punkty kolejowe. Przez kilka innych przejść kolejowych odprawiano towary oraz transportowano wojsko. Na granicy polsko-ukraińskiej dla ruchu pasażerskiego zamknięte zostały wszystkie linie kolejowe poza trasą Rzeszów-Lwów. W ruchu drogowym aż do końca lat 80-tych XX wieku czynne było tylko jedno przejście graniczne w Medyce.

Jednocześnie, oficjalnie obowiązywała polsko-radziecka umowa o ruchu bezwizowym. W praktyce aby przekroczyć granicę należało okazać poświadczony zaproszenie lub też być uczestnikiem oficjalnie zorganizowanej wycieczki. W latach 80-tych doszło do podpisania umowy o tzw. ruchu uproszczonym. Uruchomiono wówczas kilka punktów granicznych przeznaczonych dla społeczności lokalnych. Od roku 1989 zmieniła się interpretacja polsko-radzieckiej umowy o ruchu bezwizowym. Voucher poświadczający wykupienie świadczeń turystycznych mogła wystawić nawet drobna prywatna firma. W efekcie dokument taki był ogólnodostępny i nie posiadał żadnego pokrycia w świadczonych usługach turystycznych. Tym samym granica stała się de facto w pełni przenikalna dla obywateli Polski oraz wszystkich państw będących spadkobiercami Związku Radzieckiego. Rozpoczęła się dekada szybkich przyrostów ruchu oraz handlu przygranicznego. Zaczęto także otwierać nowe przejścia graniczne. Sukcesorem umowy o ruchu bezwizowym stały się niepodległe państwa byłego Związku Radzieckiego, w tym Rosja, Litwa, Białoruś i Ukraina (umowy z większością byłych republik azjatyckich Polska sukcesywnie wypowiadała). W kolejnych latach Polska zawarła nowe umowy (na zasadach podobnych do obowiązujących z krajami Europy Zachodniej) z Litwą i Ukrainą. W ruchu z Rosją i Białorusią stara umowa przetrwała aż do października 2003 r. Wtedy to Polska, zobligowana zobowiązaniami wobec Unii Europejskiej, wypowiedziała umowy z Rosją i Białorusią, a także nową z Ukrainą wprowadzając wizy dla obywateli tych państw (także dla obywateli nie sąsiadującej z Polską Mołdawii). Rosja i Białoruś wprowadziły wówczas wizy na zasadzie retorsji. Ukraina i Mołdawia odstąpiły od wprowadzania wiz dla Polaków.

Przełom lat 80-tych i 90-tych był okresem niezwykle dynamicznego wzrostu ruchu granicznego (zarówno osób jak i pojazdów) przez granice wschodnią (Komornicki, Miszczuk 2010). Zmiany cen wielu artykułów w Polsce i na Ukrainie będące efektem przechodzenia do gospodarki rynkowej (oraz różnego tempa przekształceń systemowych w obu krajach), w połączeniu z pojawieniem się jawnego bezrobocia, spowodowały, że bardzo atrakcyjny stał się drobny handel przygraniczny. Początkowo polegał on głównie na przywozie tanich produktów upada-

jącej gospodarki radzieckiej i ich odsprzedaży na polskich targowiskach. Jednocześnie wielu Polaków po raz pierwszy od II wojny światowej decydowało się na odwiedzenie dawnych terytoriów polskich. W kolejnych latach był już wiązany głównie z przyjazdami do Polski celem zakupu towarów do dalszej odsprzedaży na Ukrainie.

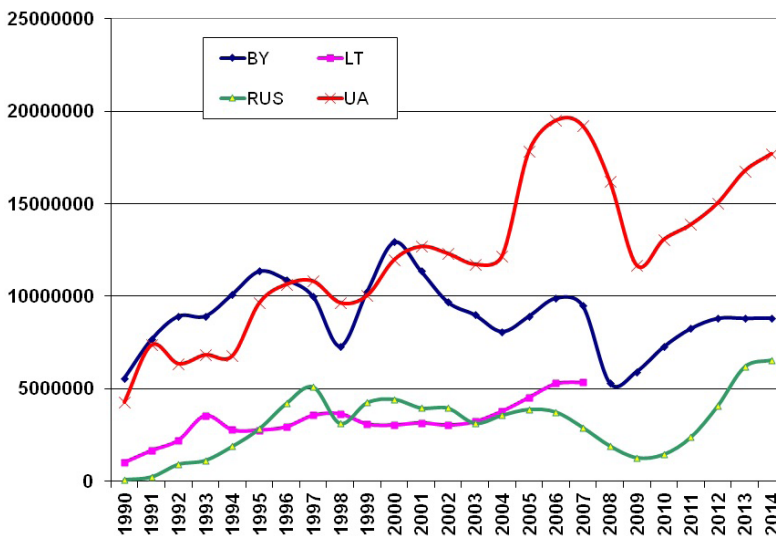
W grudniu 2007 r. Polska i Litwa weszły do strefy Schengen. Granica z Rosją, Białorusią i Ukrainą stała się granicą tejże strefy. Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej przestała również obowiązywać dawna umowa o ruchu uproszczonym i ruch taki przestał się odbywać. Rozpoczęto starania o zawarcie, dopuszczanych przez zasady układu z Schengen, umów o małym ruchu granicznym. Ostatecznie umowy takie obowiązują od 2009 r. na granicy z Ukrainą i od 2012 r. z Rosją. Obejmują one bezwizowy ruch osób zamieszkałych w strefie przygranicznej (w drugim przypadku jest to rozległy obszar, w którego skład wchodzi cały obwód kaliningradzki Federacji Rosyjskiej oraz duże fragmenty polskich województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego). Analogiczna umowa z Białorusią została także podpisana, ale nie weszła w życie. Na granicy polsko-białoruskiej funkcjonują natomiast dwa turystyczne przejścia graniczne (w Białowieży i na Kanale Augustowskim), przez które ruch odbywa się jednak na normalnych zasadach wizowych.

### ZMIANY W WIELKOŚCI I ROZKŁADZIE OSOBOWEGO RUCHU GRANICZNEGO

Ruch na polskiej granicy wschodniej podlegał silnym przemianom od początków transformacji społeczno-gospodarczej w 1989 roku. Bezpośrednimi przyczynami tych zmian w pierwszym okresie były (Komornicki 1999): (a) ostateczne zliberalizowanie polskich przepisów paszportowych; (b) ułatwienia paszportowe w państwach byłego Związku Radzieckiego; (c) decentralizacja i prywatyzacja transportu samochodowego i handlu zagranicznego; (d) ubożenie społeczeństw byłego Związku Radzieckiego (motywacja do przyjazdów do Polski w celu odsprzedaży towarów niskiej jakości) oraz części społeczeństwa polskiego (popyt na ww. towary); (e) konkurencyjność towarów wytwarzanych przez niektóre gałęzie polskiego przemysłu na rynkach wschodnich sąsiadów; (f) wysokie cło i akcyza na wyroby alkoholowe, tytoniowe i paliwa w Polsce, skłaniające do drobnego przemytu zza granicy wschodniej. Wiele z wymienionych czynników miało charakter krótkookresowy i zarazem niestabilny (ryc. 1). Efektem były fluktuacje natężenia ruchu granicznego. Udział procentowy ruchu z państwami byłego ZSRR był największy w latach 1990-1991 (w 1991 r. łącznie ok. 22%), później zaś systematycznie malał (w 1997 r. już tylko 10,8%). Pierwsze załamanie dynamiki wzrostu nastąpiło w latach 1992-1993 i wiązało się z zastąpieniem masowych przyjazdów osób sprzedających towary w handlu przygranicznym (detaliści) przyjazdami kupujących (hurtownicy; Komornicki 1995). Do głębszego załamania doprowadził

tw. kryzys rosyjski z roku 1998. Było to jednak załamanie krótkotrwałe i już w latach 1999–2001 nastąpiło odrodzenie drobnego handlu i tym samym ruchu.

Czynnikiem, który trwale zaważył na sytuacji panującej na polskiej granicy wschodniej było wprowadzenie przez Polskę, w październiku 2003 r. (bezpośrednio przed akcesją do Unii Europejskiej) wiz dla obywateli Rosji, Białorusi i Ukrainy. Nastąpiło skokowe zmniejszenie natężenia ruchu, zwłaszcza w drugim z wymienionych przypadków. Ruch z Ukrainą i z obwodem kaliningradzkim wzrósł ponownie, m.in. na skutek nie wprowadzenia retorsji przez stronę ukraińską. Tym samym zapoczątkował się proces silnego różnicowania sytuacji na poszczególnych odcinkach polskiej granicy wschodniej. Gdy w grudniu 2007 r. Polska dołączyła do układu z Schengen uzyskanie wizy stało się trudniejsze i droższe. W efekcie rok 2007 przyniósł spadek ruchu na wszystkich trzech odcinkach granicy zewnętrznej Unii Europejskiej. W kolejnym roku nałożył się na to światowy kryzys ekonomiczny. W roku 2008 na granicy z Białorusią ruch zmniejszył się poniżej poziomu jaki notowano w roku 1990. W roku 2009 tendencja spadkowa była kontynuowana na granicy z Ukrainą i Rosją, natomiast w przypadku Białorusi odnotowano niewielki wzrost. W roku 2010 wzrost ten był już widoczny na wszystkich granicach i można mówić o ustabilizowaniu się sytuacji w tym zakresie. Mimo to, warto podkreślić, że wielkości ruchu osobowego z Ukrainą były analogiczne jak w roku 2000,



**Ryc. 1.** Ruch osób przez wschodnią granicę Polski 1990–2014. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

**Fig. 1.** Traffic across the Polish eastern border in the years 1990–2014. Source: own elaboration on the basis of data from Border Guards

z Rosją podobne do notowanych w 1994, zaś z Białorusią do tych z roku 1991. W kolejnych latach doszło do zwiększenia intensywności ruchu zwłaszcza na granicy rosyjskiej oraz ukraińskiej, co należy interpretować jako efekt wprowadzenia umów o małym ruchu granicznym. Na granicy z Białorusią ruch także wzrastał ale bardzo powoli. Jest charakterystyczne, że wszystkie wymienione tendencje były kontynuowane także w roku 2014, pomimo mających miejsce zmian geopolitycznych. Względem roku 2013 ruch z Ukrainą wzrósł o około 1 mln osób, zaś z Rosją o blisko 300 tys. osób (tylko granica bezpośrednia z obwodem kalininradzkim). W ramach małego ruchu granicznego, w roku 2014 granicę przekroczyło (w obu kierunkach) około 8,4 mln Ukraińców oraz 1,7 mln Rosjan.

Najbardziej obciążone osobowym ruchem granicznym są przejścia z Ukrainą (tab. 1), w tym szczególnie punkt drogowy w Medyce (4,6 mln osób w 2014 r.), będący jedynym na całej granicy wschodniej, na którym dozwolony jest także ruch pieszy. Wcześniej zmniejszenie ruchu w następstwie regulacji Schengen wystąpiło przede wszystkim na głównych przejściach polsko-ukraińskich (w tym zwłaszcza w Medyce i Dorohusku). Jednocześnie w punktach bardziej lokalnych (Zosin, Krościenko) odnotowano wzrost. Ma to związek ze zmianami w strukturze ruchu (w tym okresie na korzyść Polaków). Obywatele Ukrainy podróżując do

**Tabela 1.** Najruchliwsze (ponad 1 mln podróżnych) wschodnie przejścia graniczne w roku 2014

**Table 1.** Crossing points on the Eastern border with highest traffic in 2014 (over 1 million person)

Przejście graniczne	granica z:	Ruch osób w 2007	Ruch osób w 2010	Ruch osób w 2014	Zmiana 2010–2014	Udział Polaków 2014 w %
Medyka	Ukrainą	6266902	4534861	4614020	102	8,9
Dorohusk	Ukrainą	3387317	2567212	3268078	127	10,5
Korczoza	Ukrainą	2623034	2454531	3065987	125	7,5
Hrebenne	Ukrainą	2562824	2926041	2692102	92	11,5
Kuźnica	Białorusią	2576550	2355290	2611362	111	8,7
Terespol	Białorusią	2272846	2427622	2440454	101	10,8
Grzechotki	Rosją	0	16311	2115297	2098986	41,4
Zosin	Ukrainą	1680903	1966501	1962056	100	8,9
Bezledy	Rosją	1266149	478416	1867137	390	65,8
Gronowo	Rosją	786425	800455	1665499	208	37,8
Bobrowniki	Białorusią	1266149	1317991	1524115	116	6,5
Krościenko	Ukrainą	2131639	2425271	1422898	59	33,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej. Source: own elaboration on the basis of data from Border Guards

pracy lub tranzytem wybierali najczęściej główne szlaki prowadzące w głąb Polski. Polacy podróżujący na Ukrainę w celu zakupu towarów objętych akcyzą to głównie mieszkańcy bezpośredniej strefy przygranicznej, wybierający najbliższe geograficznie punkty odprawy. W roku 2014 obserwujemy zmiany w odwrotnym kierunku (względem bazowego roku 2010). Silne wzrosty ruchu występują w Dorohusku i Korczowej, a więc na najważniejszych szlakach tranzytowych. Polsko-ukraińskie przejścia lokalne wykazują stagnację lub nawet znaczący spadek ruchu osobowego. Na granicy z Białorusią największa dynamika ujawnia się na przejściu w Bobrownikach. Na granicy z obwodem kaliningradzkim ruch wzrasta na wszystkich przejściach, pomimo, że znaczną jego część przejmują nowo powstałe punkty w Grzechotkach na drodze ekspresowej Elbląg–Kaliningrad.

### ZMIANY W STRUKTURZE RUCHU WG OBYWATELSTWA

W całym okresie transformacji na poszczególnych odcinkach granicznych odmiennie kształtowała się także dynamika struktury ruchu osobowego w podziale na obywateli polskich i cudzoziemców. W latach 1991-2003 wielkość ruchu na granicach z Białorusią i Ukrainą była całkowicie zdeterminowana przyjazdami cudzoziemców. Ruch Polaków był znikomy. Po wprowadzeniu wiz i akcesji do Unii Europejskiej sytuacja ta uległa zmianie na granicy z Ukrainą. Nastąpił spektakularny wzrost liczby Polaków wyjeżdżających do tego kraju (głównie po zakup towarów objętych akcyzą). Jednocześnie w ruchu polsko-białoruskim utrzymała się zdecydowana dominacja cudzoziemców. Liczba Polaków, którzy przekroczyli tę granicę w roku 2007 wynosiła zaledwie 13% (na ukraińskiej 48%, a na rosyjskiej 50%). Dowodzi to, iż na odcinku białoruskim nie doszło do przejścia aktywności handlowo-przemysłowej przez mieszkańców Polski. Załamanie ruchu w roku 2008 (po wejściu do strefy Schengen) skutkowało bardzo różnymi tendencjami w zakresie jego struktury. Na granicy rosyjskiej spadek objął tak Polaków, jak i cudzoziemców, na ukraińskiej spadkowi ruchu obywateli ukraińskich towarzyszył dalszy wzrost liczby przekraczających granicę Polaków. W przypadku granicy białoruskiej, szybkiemu spadkowi w kategorii cudzoziemców odpowiadał powolny spadek wśród Polaków.

W roku 2014 doszło do drastycznej zmiany struktury ruchu na granicy ukraińskiej. Polacy stanowili ponownie zaledwie 11,3% podróżnych. Względem roku 2010 liczba bezwzględna Polaków przekraczających granicę z Ukrainą (w obu kierunkach) zmalała dwukrotnie. Także względem roku 2013 miał miejsce spadek o około 300 tys. Wiązanie tej tendencji z sytuacją geopolityczną musi być jednak ostrożne. Największe przemiany zaszły jeszcze w latach 2010-2012, a tym samym należy zakładać, że ich przyczyną były ograniczenia w przywozie towarów akcyzowanych, względnie ponowne przejście przygranicznego rynku przez obywateli Ukrainy (na skutek wprowadzenia w życie umowy o małym ruchu granicznym). Dominacja obywateli Ukrainy relatywnie najmniejsza była na przejściu w Kro-

**Tabela 2.** Przyjazdy obywateli Rosji, Białorusi i Ukrainy wg odcinków granicy wschodniej w latach 2013–2014

**Table 2.** Arrivals of the citizens of Russia, Belarus and Ukraine by Eastern border segments (2013-2014)

Granica z	Obywatele państw			RAZEM	Obywatele państw w %		
	Białoruś	Rosja	Ukraina		Białoruś	Rosja	Ukraina
<b>2013</b>							
Rosją	6 608	1 543 765	7 246	1 648 531	0,4	93,6	0,4
Białorusią	3 279 772	460 050	23 613	3 861 852	84,9	11,9	0,6
Ukrainą	3 869	40 089	7 021 927	7 288 695	0,1	0,6	96,3
<b>2014</b>							
Rosją	6 717	1 564 042	6 609	1 670 965	0,4	93,6	0,4
Białorusią	3 322 541	392 492	24 250	3 847 188	86,4	10,2	0,6
Ukrainą	2 629	10 405	7 780 711	7 952 084	0,0	0,1	97,8
<b>Zmiana 2013-2014 (2013=100)</b>							
Rosją	102	101	91	101			
Białorusią	101	85	103	100			
Ukrainą	68	26	111	109			

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej.

Source: own elaboration on the basis of data from Border Guards

ścienku (porównaj tabela 1), co można tłumaczyć istnieniem stałych połączeń turystycznych z ośrodków wypoczynkowych Bieszczad do Lwowa.

W wartościach bezwzględnych liczba Polaków wyjeżdżających (przekroczenia w jedną stronę) drogą lądową na Ukrainę zmniejszyła się z 2,1 mln w roku 2010 do zaledwie 1,0 mln w 2014. Jednocześnie systematycznie wzrastała liczba obywateli Polski wyjeżdżających do obwodu kaliningradzkiego (z 268 tys. do 1,6 mln). Analogiczny wzrost na granicy z Białorusią być niewielki. Łącznie za wschodnią granicę w roku 2014 wyjechało lądem około 3 mln Polaków, co oznacza wzrost względem sytuacji notowanej cztery lata wcześniej. Wzrost ten jest jednak wypadkową, opisanych wyżej, drastycznych zmian w strukturze kierunkowej ruchu.

W celu uchwycenia ewentualnych zmian w kierunkach ruchu w roku 2014 dodatkowo przeanalizowano udziały obywateli Rosji, Białorusi i Ukrainy w całości przyjazdów cudzoziemców poprzez poszczególne odcinki granicy wschodniej (tabela 2). W naturalny sposób na każdym z odcinków dominują osoby posługujące się paszportem kraju sąsiedniego. W przypadku Rosji i Ukrainy odsetki przekraczają 90%. Nieco niższe wartości wskaźnika notowane są w przypadku granicy



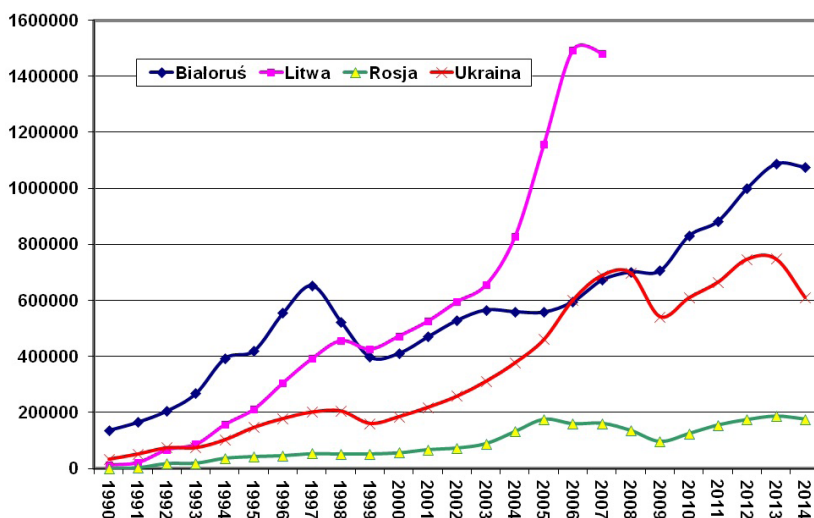
białoruskiej, na której rejestrowana jest znacząca liczba podróżujących tranzytem Rosjan. W okresie 2013-2014 liczba ta zmalała z poziomu 460 do około 390 tys. Przy stagnacji w kategorii przyjazdów przez granice z obwodem kaliningradzkim można to interpretować jako widoczny spadek ilości długodystansowych podróży do Polski (względnie także przez Polskę). Relatywnie stabilny poziom przekroczeń granicy wynika przede wszystkim ze skali podróży w ramach umowy o małym ruchu granicznym. Wnioski w tym zakresie należy jednak formułować ostrożnie, gdyż nie znamy liczby obywateli rosyjskich przybywających do Polski przez granice z Litwą (wjeżdżających na teren Schengen bezpośrednio w Estonii lub na Łotwie). Jest też bardzo charakterystyczne, że czterokrotnie zmniejszyła się liczba Rosjan wjeżdżających do Polski przez granice z Ukrainą (pomimo, że już w 2013 liczba ta była niewielka – ok. 40 tys.).

Ogólna liczba obywateli państw sąsiednich wjeżdżających na teren Rzeczypospolitej przez jej wschodnią granicę lądową była w latach 2013-2014 wyrównana w przypadku Rosjan (niewielki spadek) i Białorusinów (niewielki wzrost). Jednocześnie w grupie obywateli Ukrainy nastąpił wzrost bliski 800 tys. osób.

## ZMIANY W RUCHU POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH

Ruch pojazdów ciężarowych przez granicę wschodnią w całym okresie po roku 1990 charakteryzował się na ogół tendencją wzrostową (ryc. 2). Na początku transformacji większość ruchu granicznego pojazdów ciężkich w kierunku byłego ZSRR skoncentrowana była na granicy białoruskiej, m.in. z uwagi na małą ogólną liczbę przejść granicznych. Lata 1991-1998 charakteryzowały się szybkim przyrostem ruchu na wszystkich odcinkach oraz stopniowym odpływem samochodów na inne przejścia, przede wszystkim polsko-litewskie (najpierw do Ogródnik, a potem do Budziska) i w drugiej kolejności polsko-ukraińskie. W roku 1998 nastąpiło załamanie ruchu z Białorusią oraz zatrzymanie wzrostu na granicach z Litwą i Ukrainą. Było to konsekwencją tzw. kryzysu rosyjskiego. Po roku 2000 miał miejsce ponowny wzrost na wszystkich odcinkach. Najwolniejszy był on na granicy z Białorusią, której dopiero w roku 2007 udało się osiągnąć poziom ruchu z roku 1997 (Komornicki 2010). Akcesja Polski oraz krajów bałtyckich do Unii Europejskiej spowodowała spektakularny wzrost ruchu polsko-litewskiego w latach 2004-2006. Budzisko stało się, obok Świecka na granicy niemieckiej, najbardziej obciążonym ruchem towarowym polskim przejściem granicznym. Jedną z przyczyn było przeniesienie się części tranzytu z i do Rosji na kierunek przez Łotwę i Litwę, co dawało możliwość uniknięcia dwukrotnej kontroli granicznej na granicach białoruskich. Zbiegło się to z wzrastającym udziałem litewskich firm przewozowych w obsłudze rynku tranzytowego. Szybko wzrastał także ruch na granicy z Ukrainą. Członkostwo Polski w strefie Schengen nie wpłynęło zasadniczo na wzrostową tendencję ruchu na granicy tak białoruskiej jak i ukraińskiej. Od roku 2006 więcej samochodów ciężarowych przekraczało granicę z Ukrainą niż z Białorusią.

W roku 2009 obserwujemy załamanie ruchu polsko-ukraińskiego związane wyraźnie z światowym kryzysem ekonomicznym. Na granicy białoruskiej następuję tylko chwilowa stagnacja, zaś na rosyjskiej kontynuowany jest, trwający do roku 2005, powolny trend spadkowy. Po krótkiej przerwie ruch na granicy z Białorusią ponownie przewyższył ruch polsko-ukraiński. W latach 2010-2013 na wszystkich odcinkach granicznych doszło do ponownego wzrostu natężenia ruchu ciężkiego. W roku 2013 polski odcinek zewnętrznej granicy UE (granica z Ukrainą, Biało-



**Ryc. 2.** Ruch pojazdów ciężarowych przez granicę wschodnią w latach 1990-2014; źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

**Fig. 2.** HGV traffic across the Polish eastern border in the years 1990–2014. Source: own elaboration on the basis of data from Border Guards

rosią oraz obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej) przekroczyło łącznie w obu kierunkach 2,0 mln pojazdów ciężarowych. W roku 2014, m.in. w wyniku sytuacji geopolitycznej, liczba ta zmalała do 1,85 mln. Statystyka ta nie uwzględnia ruchu na granicy polsko-litewskiej, który nie jest rejestrowany (umowa z Schengen) i który w ostatnim roku objęty rejestracją wynosił 1,7 mln pojazdów. Jest to w znacznej mierze ruch na kierunku rosyjskim omijający teren Białorusi. W całości ruchu wschodniego około 72% (2014) stanowią pojazdy ciężarowe z obcą rejestracją, co może być ostrożnie utożsamiane ze skalą ruchu tranzytowego.

Próbę szacunku ruchu przez Litwę można podjąć przy wykorzystaniu danych o ruchu drogowym na terenie Polski (punkt pomiarowy Szypliszki-granica państwa na głównej trasie tranzytowej Suwałki-Kowno). Badania ruchu realizowane są raz na 5 lat i miały miejsce w roku 2005 oraz 2010 (GPR). Porównanie

wyników badania ruchu w roku 2005 z danymi zbieranymi jeszcze wówczas na przejściu granicznym w Budzisku, wskazują, że ruch notowany w ramach GPR (badanie wykonywano tylko w wybranych dniach w ciągu roku) niedoszacowuje poziomu ruchu granicznego. Przyjmując, że poziom (proporcja) tego niedoszacowania nie zmienia się w czasie, można podjąć próbę estymacji ruchu granicznego w roku 2010 (tabela 3). Jeśli przyjęte założenia byłyby słuszne, ruch pojazdów ciężarowych na granicy litewskiej w roku 2010 sięgałby poziomu 2,3 mln w obu kierunkach. Potwierdza to, że lata po załamaniu roku 2008 charakteryzowały się szybkim przyrostem towarowych przewozów drogowych między Unią Europejską (w tym Polską) a Europą Wschodnią. Przewozy te odbywały się różnymi korytarzami transportowymi. Kluczową rolę zachowywał przy tym korytarz litewski, ale ponownie wzmacniało się też znaczenie tras przez Białoruś. Wymiana z Ukrainą także skutkowałą przyrostem ruchu pojazdów ciężarowych.

Opisane trendy zostały przerwane wydarzeniami roku 2014. Całkowity ruch pojazdów ciężarowych przez granice białoruską zmniejszył się z 1088 tys. pojazdów do 1076 tys., przez rosyjską z poziomu 186 do 176 tys. Największe załamanie nastąpiło na granicy z Ukrainą, gdzie liczba samochodów notowanych na przejściach granicznych zmniejszyła się z 748 do 611 tysięcy. Łącznie ruch samochodów na granicy wschodniej zmniejszył się o blisko 8%, co możemy ostrożnie uznać jako efekt zawirowań geopolitycznych. Jednocześnie należy jednak pamiętać, że liczba przekroczeń granic rosyjskiej, białoruskiej i ukraińskiej była w roku 2014 nadal znacząco wyższa od notowanej w roku 2009. Zmniejszenie wymiany towarowej nie oznaczało zatem powrotu do stanu notowanego w latach pierwszej fali globalnego kryzysu ekonomicznego.

W roku 2010 rozkład ruchu granicznego pojazdów ciężarowych na poszczególne przejścia nawiązywał do wcześniej notowanej struktury geograficznej (tab. 4). Najruchliwszym punktem (nie licząc granicy polsko-litewskiej) było przeznaczone tylko dla ruchu towarowego przejście z Białorusią w Kukurykach. W obu kierun-

**Tabela 3.** Szacunek ruchu pojazdów ciężarowych na przejściu granicznym w Budzisku w latach 2005 i 2010

**Table 3.** Budzisko border crossing – estimation of the HGV traffic (2005 and 2010)

Kategoria	ruch	2005	2010
Ruch pojazdów ciężarowych wg GPR	dzienny	2962	4605
	roczny	1081130	1680825
Ruch wg Straży granicznej	roczny	1477023	<b>2296317*</b>
Współczynnik relacji		1,366184455	

\*szacunek

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej oraz GPR 2005 i GPR 2010.  
Source: own elaboration on the basis of data from Border Guards and General Traffic Survey (2005 and 2010)

kach odprawiono na nim blisko 400 tys. samochodów. Łączny ruch w punktach położonych na północnym odcinku granicy polsko-białoruskiej (Kuźnica i Bobrowniki) był jednak większy niż w Kukurykach (razem ponad 430 tys. pojazdów), a oba te punkty zajęły kolejno trzecią i czwartą pozycję w rankingu przejść wschodnich, najbardziej obciążonych ruchem ciężarowym. Punktem na którym notowany był drugi co do wielkości ruch dwustronny jest polsko-ukraiński Dorohusk. W 2010 r. statystyki nie wykazały jeszcze znaczniejszego ruchu na nowym polsko-rosyjskim przejściu Grzechotki.

W latach 2013-2014 kolejność najruchliwszych punktów granicznych pozostała niezmienną. Jako przejście notujące duże natężenie ruchu ujawniły się Grzechotki na drodze ekspresowej Elbląg-Kaliningrad. Ponadto w okresie 2010-2014 największe przyrosty ruchu notowano na przejściach najruchliwszych. Tym samym można przyjąć, że w czasie szybkich przyrostów następowała ponowna koncentracja geograficzna ruchu towarowego drogowego w trzech punktach białoruskich oraz jednym ukraińskim (Dorohusk). Uwagę zwraca ponownie rosnąca pozycja przejścia Kukuryki na szlaku Warszawa-Mińsk. Ruch na tym przejściu tracił systematycznie na znaczeniu w efekcie przenoszenia się głównych potoków towarowych na kierunek litewski. Przyrosty po roku 2010 mogą dowodzić, że tendencja ta została zatrzymana. Też te można próbować weryfikować analizując przyjazdy cudzoziemców przez to przejście (obsługuje ono wyłącznie pojazdy ciężarowe, zatem odprawiane tam osoby są kierowcami tych samochodów). W roku 2013 przez przejście graniczne Kukuryki wjechało do Polski 26,7 tys. obywateli Rosji. Rok później liczba ta wzrosła do 29,3 tys. Można to ostrożnie interpretować jako potwierdzenie tezy o powolnym powrocie ruchu tranzytowego na kierunek białoruski.

Na uwagę zasługuje także spadek ruchu ciężarowego w latach 2010-2014 przez wszystkie, poza Dorohuskiem, przejścia polsko-ukraińskie. W poprzednich latach obserwowane było przenoszenie się tego ruchu do punktów w Medyce i Korczowej. Przyczyn doszukiwano się w rozwoju infrastruktury drogowej w Polsce (postępy w budowie autostrady A4). Notowane obecnie zmiany wskazują, że ruch tranzytowy z Ukrainy wraca na trasę przez Lublin i Warszawę do Berlina. Wśród prawdopodobnych powodów można wymienić inwestycje drogowe w rejonie Warszawy (A2) i Lublina (S17). W okresie 2013-2014 ruch pojazdów ciężarowych zmniejszył się praktycznie na wszystkich wschodnich przejściach granicznych, przy czym najgłębszy spadek wystąpił w Medyce i Hrebennym.

## PODSUMOWANIE

Przeprowadzona analiza pozwoliła na wyciągnięcie kilku generalnych wniosków o charakterze zarówno merytorycznym, jak i aplikacyjnym. Wykazano, że ruch towarowy podlegał wyraźnym wpływom sytuacji geopolitycznej i makroekonomicznej, podczas gdy o wielkości i kierunkach ruchu osobowego decydowała

Tabela 4. Ruch pojazdów ciężarowych na głównych wschodnich przejściach granicznych w 2014 r.

Table 4. HGV border traffic on the main Eastern border crossings (2014)

Przeście graniczne	granica z:	Ruch pojazdów ciężarowych w 2003 r.	Ruch pojazdów ciężarowych w 2010 r.	Ruch pojazdów ciężarowych w 2013 r.	Ruch pojazdów ciężarowych w 2014 r.	Zmiana 2010–2014	Zmiana 2013–2014
Kukuryki	Białorusią	359347	398020	550359	539578	136	98
Dorohusk	Ukrainą	158828	265527	343449	302133	114	88
Kuźnica	Białorusią	4475*	239702	282313	275394	115	98
Bobrowniki	Białorusią	203003	193153	248633	239351	124	96
Korczoza	Ukrainą	52204	159208	177135	147418	93	83
Hrebenne	Ukrainą	70265	98047	125296	94542	96	75
Grzechotki	Rosją	0	2284	85036	76723	xx	90
Medyka	Ukrainą	30845	84700	102015	66962	79	66
Gronowo	Rosją	7834	32192	54809	56364	175	103
Bezdedy	Rosją	78514	82804	41531	38768	47	93
Ślawatycze	Białorusią	0	0	6831	22508	xx	329

\*W roku 2003 przejście graniczne w Kuźnicy Białostockiej znajdowało się w przebudowie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej. Source: own elaboration on the basis of data from Border Guards

głównie sytuacja formalna (umowy o małym ruchu granicznym) oraz przygraniczna koniunktura handlowa. Co więcej wydarzenia na Ukrainie skutkowały raczej przyrostem niż spadkiem ruchu. Był to jednak w dużej mierze ruch przygraniczny (MRG). Należy go wiązać z pogarszającą się sytuacją ekonomiczną skutkującą poszukiwaniem dodatkowych źródeł dochodu (drobny handel lub praca w Polsce). W relacjach z Rosją należy zakładać (pomimo niepełnych dostępnych danych), że na skutek sytuacji geopolitycznej zauważalnie zmniejszył się ruch osobowy między Rosją (poza obwodem kaliningradzkim) a Polską. Kontakty przygraniczne okazały się odporniejsze na ogólne pogorszenie się relacji polsko-rosyjskich.

Stwierdzono także, że w okresie wzrostów po roku 2009 utrzymywała się koncentracja towarowego ruchu tranzytowego z Rosji na szlakach przez Łotwę, Litwę i dalej trasą Via Baltica do Warszawy i Niemiec. Równolegle stopniowo wzrastało natężenie ruchu na przejściach polsko-białoruskich, w tym zwłaszcza w Kukurykach, co można interpretować jako powolny powrót tranzytu na kierunek Mińsk–Warszawa. Ruch z Ukrainy odbywał się wyłącznie przez bezpośrednią granicę z tym krajem oraz stopniowo przenosił się ponownie na trasę przez Warszawę i autostradę A2. Można przyjąć, że o trasach tranzytu ukraińskiego w Polsce decydowały czynniki infrastrukturalne.

W długim okresie czasu obserwujemy zmieniające się tendencje odnośnie poziomu skupienia ruchu, zwłaszcza towarowego. Początkowo dominowała tendencja do jego dekoncentracji, co było związane z otwieraniem nowych przejść granicznych oraz ich niską przepustowością (ucieczki na punkty odległe, ale z mniejszą kongestią). W ostatnich latach sytuacja ta uległa wyraźnemu odwróceniu. Obserwujemy ponowną koncentrację potoków osobowych i towarowych na głównych szlakach drogowych. Istotnym czynnikiem jest w tym wypadku najprawdopodobniej rozbudowa polskiej sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Prognoza dalszych przemian na polskiej granicy wschodniej nie jest zadaniem łatwym. Wielkość ruchu pozostaje zdeterminowana wieloma czynnikami politycznymi, ekonomicznymi i infrastrukturalnymi. Można założyć, że sytuacja rozwinie się zgodnie z jednym z dwóch scenariuszy bazowych:

- Eskalacja sytuacji na Ukrainie i pogarszających się relacji dwustronnych między Polską i Rosją (utrzymanie lub nawet zwiększenie zakresu sankcji). Można wówczas oczekiwać zmniejszania się ruchu pojazdów ciężarowych na wszystkich granicach. Restrykcje rosyjskie dla przewoźników litewskich doprowadzą do załamania tranzytu przez kraje bałtyckie, relatywnie zwiększy się znaczenie tras przez Białoruś. Granica białoruska może być miejscem najmniejszych spadków ruchu towarowego także z uwagi na przejęcie przez ten kraj funkcji pośrednika w kontaktach polsko-rosyjskich. Można się obawiać zawieszenia umowy o małym ruchu granicznym z Rosją i załamania się potoków osobowych z obwodem kaliningradzkim. Ruch osobowy z Białorusią utrzyma się na obecnym poziomie, zaś z Ukrainą będzie wzrastał w miarę pogarszania się warunków życia w tym kraju.
- Ugruntowanie się obecnej sytuacji na Ukrainie, przy stopniowej poprawie relacji z Rosją (stopniowe znoszenie sankcji). Należy się wówczas spodziewać usta-

bilizowania ruchu towarowego z Rosją i Białorusią na poziomie nieco niższym od obecnego. Ruch towarowy z Ukrainą będzie ponownie wzrastał. W ruchu osobowym głównym czynnikiem pozostanie koniunktura przygraniczna. Poprawa pozycji waluty rosyjskiej spowoduje wzrost małego ruchu granicznego z obwodem kaliningradzkim.

## Literatura

- Kałuski S. 1998, Granice polityczne w problematyce geografii regionalnej. *Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP* w Krakowie, 123-130
- Komornicki T., 1995, Polish eastern border under conditions of dynamic increase of international passenger and vehicle traffic (Polska granica wschodnia w warunkach dynamicznego wzrostu międzynarodowego ruchu osób i pojazdów); Conference Papers 22 „Polish eastern border. Past and present problems”, IGiPZ PAN, Warszawa, 67-81.
- Komornicki T., 1999, Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996, *Geopolitical Studies* vol. 5, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Komornicki T., 2010, Rola wymiany towarowej ze wschodnimi sąsiadami Polski w gospodarce lokalnej, [w:] Z. Ziolo, T. Rachwał (red.) *Procesy transformacji przemysłu i usług w regionalnych i krajowych układach przestrzennych*, Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, nr 15, Warszawa-Kraków, 105-116.
- Komornicki T., Miszczuk A., 2010, Eastern Poland as the borderland of the European Union, *Questiones Geographicae* 29 (2), P. Churski (red.), Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań, 55-70.
- Ruch drogowy 2005*, 2006, Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt, Warszawa.
- Ruch drogowy 2010*, 2011, Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt, Warszawa.

## Summary

Poland is a transit country for the transport of freight as well as people between West Europe and the countries that were established after the fall of the former USSR. The spatial distribution of border traffic is determined by several factors, especially by geopolitical situation, development of road infrastructure (development of the new sections of motorways and express roads in Poland) and economic situation concerning small border trade.

The main objective of the present paper is to correlate the resulting changes in the volume and structure of border traffic with the currently changing geopolitical situation. In this context, the paper fits squarely into the subject-matter of political geography and into the studies of changing border functions (cf. Kałuski 1998, Komornicki 1999). An attempt has been made to explain the shifts in the traffic flows that have occurred over the recent dozen-or-so years. For the purposes of the study, it has been assumed that as of 2010 the magnitude and distribution of traffic flows were not affected by significant disturbances of geopolitical nature. Thereby

these patterns can be adopted as the base measure corresponding to socio-economic balance (factors conditioning trade exchange, movement of seasonal workers and tourism). In 2014 the situation changed significantly. Several events took place of geopolitical and macroeconomic character that could significantly influence the magnitude and directions of flows. These events were as follows:

- war in Ukraine;
- annexation of Crimea by the Russian Federation (earlier there was a tourist movement from Poland in this direction);
- Russia's embargo on some imports from EU countries.

The findings presented in this paper are the result of research carried out within the framework of the project entitled "Monitoring changes in traffic-generating potentials and determinant factors underpinning the distribution of traffic on the road network in road freight transport in Poland over 2005–2015 period". The project was financed with the funds from the Polish National Science Center on the basis of the decision no. 2014/13/B/HS4/03351. In the study, we made use of the data concerning the cross-border traffic (collected by the Polish Border Guard), as well as of the selected results derived from the General Traffic Measurement as of 2005 and 2010.

The analysis allowed us to draw several general conclusions that are both of substantive and applicable nature. It has been revealed that freight traffic is affected by geopolitical and macroeconomic situation, whereas the magnitude and directions of passenger traffic are influenced primarily by the existing formal circumstances (bilateral regulations pertaining to minor border traffic) and by border area small trade situation. It is interesting to know that the situation in Ukraine resulted in increased rather than decreased level of traffic. However, it must be admitted that this increase was restricted, to a larger extent, to minor border traffic. It should be linked directly to the worsening economic situation in the Ukraine, which caused people to seek additional sources of income (small trade or employment in Poland). As regards the relations with Russia, it ought to be assumed (in spite of the incomplete available data) that due to geopolitical situation there was a noticeable decrease in passenger traffic between Russia and Poland, excluding, however, the Kaliningrad Oblast. Apparently, the minor border traffic seemed to be more resistant to the general deterioration of Polish-Russian relations.

Also, it has been found out that in the period of growths after 2009 there remained a steady concentration of freight transit traffic from Russia on routes running through Latvia, Lithuania and *Via Baltica* to Warsaw and further to Germany. Simultaneously, there occurred a gradual increase in the volume of traffic at the Polish-Belarusian border-crossings, especially in Kukuryki, which can be interpreted as a slow revival of transit traffic operating in the Minsk–Warsaw direction. The traffic from Ukraine took place exclusively and directly through the Polish-Ukrainian border, and gradually it was moving onto the route that runs through Warsaw and A2 motorway. It can be assumed that the routes of Ukrainian traffic transit in Poland were strongly influenced by infrastructural factors.



From a long-run perspective, it can be seen that there exist changing trends with regard to the level of traffic concentration, especially in the case of freight traffic. Initially, tendency toward deconcentration was prevalent, which was related to the process of opening of the new border-crossings and to their limited capacity (giving preference to distant border-crossings with low congestion). In recent years the situation has clearly gone into reverse. One can observe again the higher concentration of passenger and freight traffic flows on the main road routes. In all probability, the significant contributing factor is in this case the development of Polish network of motorways and express roads.